



Détail des observations et propositions déposées par voie électronique

Consultation du 21/07/2026 au 10/08/2026 – 13 contributions

Projet d'arrêté fixant les indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire prévu à l'article L. 571-10-2 du code de l'environnement en modifiant l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures de transport ferroviaire pris en application de l'article R. 571-47 du code de l'environnement

N° 1415880 - Rédaction et Données source

22/07/2026 14:39

Bonjour,

la rédaction est compliquée à comprendre : la "valeur X" est utilisée en première page et est définie bien après, en seconde page, ce qui perturbe sa compréhension d'autant que le symbole X est en mathématique plutôt utilisé comme une variable (on comprend donc spontanément qu'il s'agit du $L_{Aeq,1s,max}$ et non d'un seuil fixe). Préciser sa définition dès son usage et/ou changer de lettre faciliterait la compréhension.

Une fois ce critère compris, il n'y a pas de difficulté pour l'utiliser en mesure. Par contre, RFF et SNCF vont-ils mettre à disposition une base de données de puissances acoustiques en $L_{eq,1s,max}$ par fréquence en fonction des types de trains, de voies et de vitesse ? En l'absence de ces données d'entrées fiables et disponibles, il sera tout simplement impossible de prévoir une situation future, ce qui rend ce texte inapplicable puisque la loi LOM concerne les systèmes de transports pour la période 2019-2037.

Eric GAUCHER Acoustique & Conseil, bureau d'études en acoustique

N° 1428317 - Favorable

25/07/2026 10:53

c'est une avancée pour mieux protéger les riverains en reconnaissant que les pics de bruit (passages de trains, surtout la nuit ou à certaines heures) sont plus gênants que le bruit de fond ;

ecologie.gouv.fr

cela peut pousser à plus d'actions concrètes (réduction de vitesse, rénovation des rails, protections acoustiques, restrictions horaires, etc.) ;
la méthode proposée (nouveaux indicateurs, plages horaires 6–18 h et 18–22 h, etc.) est techniquement pertinente

N° 1449573 - Projet d'arrêté fixant les indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire prévu à l'article L. 571-10-2 du code de l'environnement en modifiant l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures de transport ferroviaire pris en application de l'article R. 571-47 du code de l'environnement | Consultations publiques

29/07/2026 15:31

[*contribution modérée, message indésirable*]

N° 1450704 - C. Guigou Carter

29/07/2026 18:15

Faute de frappe : Ajouter un « s » à réglementation dans la phrase « Il convient de tenir compte de cet écart pour toute comparaison avec d'autres réglementation qui sont basées sur des niveaux sonores maximaux admissibles en champ libre ou mesurés devant des fenêtres ouvertes. »

Les NAX sont aussi évalués en dB(C) pour les lignes à grande vitesse. Il conviendrait d'ajouter la phrase : « Les NAX sont évalués à partir de X=50 dB(C), par pas de 5 dB(C). » ou de modifier la phrase déjà présente : « Les NAX sont évalués à partir de X=50 dB(A) ou dB(C), par pas de 5 dB(A) ou dB(C). »

Pourquoi ajouter une référence de date à la norme NF S31-110 ? Article 5 de l'arrêté du 8 novembre 1999 fait aussi référence à des normes, sans aucune précision de date.

Remarque complémentaire : la norme NF S 31-057 cité dans l'article 5 de l'arrêté du 8 novembre 1999 a été annulée le 09/05/2008

Les articles 2, 3, 4 et 6 de l'arrêté du 8 novembre 1999 ne mentionnent que les indicateurs de gêne ferroviaire If ; aussi il semble opportun de clarifier que les indicateurs de bruit événementiel doivent être clairement explicités dans les études.

N° 1460718 - Avis favorable

31/07/2026 10:07

Le projet d'arrêté traduit bien les recommandations du Cerema, validées par le Conseil National du Bruit.

N° 1461003 - Favorable
31/07/2026 18:10

Pour des mesures plus précises et justes des nuisances sonores.

N° 1461804 - Niveaux sonores
01/08/2026 17:23

Tout les niveaux sonores devraient être étudiées en conditions réelles par tout temps donc à zéro mètres et fenêtres ouvertes de toutes structures à usages d'habitations et ou de travaux voisins.

N° 1462522 - Projet d'arrêté fixant les indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire prévu à l'article L. 571-10-2 du code de l'environnement en modifiant l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures de transport ferroviaire pris en application de l'article R. 571-47 du code de l'environnement | Consultations publiques
03/08/2026 02:51

[contribution modérée, message indésirable]

N° 1462657 - Ces nouveaux indicateurs ? Une bonne chose à condition qu'ils soient applicables sur toutes les infrastructures ferroviaires et que des valeurs maximales soient définies de manière à tenir compte de la santé publique.
03/08/2026 10:39

J'interviens en tant que riverain de la LGV Paris / Lyon au niveau de Cluny. Je suis également président d'une association pour l'environnement agréée au niveau du département de la Saône et Loire.

Nos observations sont les suivantes :

- 1) La feuille de route du Conseil National du Bruit mandature 2023-2026 a entre autres pour objectif de réduire le bruit des transports terrestres et donc du ferroviaire. Cet arrêté va dans le bon sens. Il prend en compte les pics de bruit et leur répétitivité alors que l'indicateur actuel, adapté au routier, prenait en compte une moyenne diurne et nocturne.
- 2) L'objectif de protection de la santé qui a valeur constitutionnelle qui a justifié le vote et l'adoption de l'article 90 de la loi MOB doit s'appliquer à tous et sans distinction qu'il s'agisse d'infrastructures nouvelles ou anciennes, dans le respect du principe d'égalité de traitement. Cet arrêté qui s'adresse à « toutes les infrastructures ferroviaires » doit donc s'appliquer à la LGV Paris / Lyon.
- 3) Les niveaux maximaux diurnes et nocturnes doivent être fixés dans le prochain arrêté afin de protéger la santé des riverains des infrastructures ferroviaires.

Remarque :

L'application de cet arrêté va nécessiter des actions de protection du bruit. Le mur antibruit de 2 mètres de haut ou plus, est une solution mais elle est très coûteuse surtout pour des lignes

ecologie.gouv.fr

existantes. Il nous paraît important de trouver des solutions adaptées à la localisation et la topographie des lieux moins coûteuses. Le site de Cluny, qui a une topographie variée, une école des Arts et Métiers et un trafic TGV important pourrait être un lieu de tests de différentes solutions.

Yves Durand – [*informations de contact supprimées*] - Président de l'APVLC - apvlc.org

N° 1472962 - bruit événementiel

07/08/2026 11:22

l'arrêté réponds à une forte attente sociétale et retranscrit bien les remarques préalablement formulées

N° 1474325 - Projet d'arrêté fixant les indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire prévu à l'article L. 571-10-2 du code de l'environnement en modifiant l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures de transport ferroviaire pris en application de l'article R. 571-47 du code de l'environnement | Consultations publiques

07/08/2026 23:57

[*contribution modérée, message indésirable*]

N° 1475529 - BOF

08/08/2026 18:43

Un projet dispendieux et qui, à mon avis, n'est pas d'actualité vu l'état des finances du pays et n'apportera rien. Je conseille d'oublier.

N° 1477458 - Avis commun des adhérents de l'UTPF en réponse à la consultation relative au projet d'arrêté fixant les indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire prévu à l'article L. 571-10-2 du code de l'environnement en modifiant l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures de transport ferroviaire pris en application de l'article R. 571-47 du code de l'environnement

10/08/2026 20:00

L'Union des Transports Publics et Ferroviaires représente les entreprises de transport public urbain, les entreprises ferroviaires de voyageurs et de fret ainsi que les gestionnaires d'infrastructures et de gares en France. À ce titre, elle porte une approche commune intégrant les enjeux des opérateurs ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructures et, plus largement, du développement d'une mobilité durable et performante.

Préambule

L'UTPF partage l'objectif poursuivi par le projet d'arrêté consistant à mieux caractériser les nuisances sonores ferroviaires et, en particulier, les événements sonores ponctuels susceptibles de ne pas être pleinement caractérisés par les seuls indicateurs de gêne If basés sur un indicateur énergétique (LAeq) calculés sur les périodes diurne et nocturne.

ecologie.gouv.fr

Elle considère toutefois que l'introduction des indicateurs LAeq,1s,max, LReq,1s,max et notamment NAX (Number Above X) dans la réglementation française pour des projets de développement d'infrastructures de transport terrestre doit être assortie de garanties méthodologiques précises.

Elle constate que la France va être le seul pays à faire figurer des comptages d'événements (NAX) dans ses évaluations de projets, ce qui pourrait fragiliser le développement des infrastructures ferroviaires locales et du fret nocturne par rapport au transport routier alors que le train est promu à l'échelle européenne comme le mode de transport écologique par excellence.

1. Des indicateurs utiles, qui doivent rester des outils de caractérisation de l'exposition des riverains en façade

Le projet d'arrêté prévoit que le bruit événementiel soit caractérisé, pour chaque circulation ferroviaire, au moyen :

- du niveau maximal du LAeq calculé sur une seconde ;
- pour les lignes à grande vitesse circulées exclusivement par des trains à plus de 250 km/h, d'un indicateur complémentaire utilisant la pondération fréquentielle C ;
- du nombre d'événements dépassant strictement un niveau sonore calculé à partir des indicateurs cités précédemment LAeq,1s,max ou LReq,1s,max en fonction de la nature de l'infrastructure ferroviaire (rail conventionnel ou ligne à grande vitesse).

Ces indicateurs de bruit événementiel peuvent utilement compléter les indicateurs de gêne diurne et nocturne dans les études des projets de construction de nouvelles infrastructures ferroviaires ou de modification significative au sens de l'Art. 2 du décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres (codifié à l'article R.571-44 et suivants du code de l'environnement). Ils permettent en particulier de faire apparaître l'intensité d'un passage isolé et la répétitivité des événements, deux paramètres qui sont pris en compte mais qui ne sont pas directement décrits par un niveau équivalent calculé sur huit ou seize heures.

2. Distinguer l'échelle des indicateurs selon le type de ligne

Les NAX (Number Above X) sont évalués à partir de X = 50 dB(A), par pas de 5 dB(A), pour l'indicateur LAeq,1s,max.

Pour l'indicateur LReq,1s,max fondé sur la pondération C, il convient de rajouter la phrase suivante :

« Les NAX sont évalués à partir de X = 50 dB(C), par pas de 5 dB(C), pour l'indicateur LReq,1s,max ».

3. Préciser les périodes d'évaluation des indicateurs de bruit événementiel

L'UTPF appelle à préciser que les indicateurs de bruit événementiel sont à estimer sur les périodes de référence 6h-22h et 22h-6h en cohérence avec l'estimation des indicateurs de gêne due au bruit d'une infrastructure ferroviaire.

4. Points d'attention

- a. L'UTPF invite à vérifier par des études épidémiologiques la pertinence des indicateurs événementiels au regard des effets sanitaires extra-auditifs, notamment, les perturbations du sommeil, les cardiopathies et les effets cognitifs.
- b. L'UTPF attire l'attention sur les difficultés d'interprétation qui risquent d'entourer l'usage de ces indicateurs au regard des spécificités des zones urbaines denses.